



Conseil économique et social

Distr. générale
11 novembre 2009
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses

Réunion commune d'experts sur le Règlement annexé
à l'Accord européen relatif au transport international
des marchandises dangereuses par voies de navigation
intérieures (ADN) (Comité de sécurité de l'ADN)

Seizième session

Genève, 25-29 janvier 2010

Point 4 b) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN:
autres propositions d'amendements**

Câbles en matière synthétique

Communication du Gouvernement des Pays-Bas^{1,2}

Rappel des faits

1. L'Union européenne de navigation fluviale (UENF) a communiqué au Comité de sécurité de l'ADN, à l'occasion de sa quatorzième session, tenue du 26 au 30 janvier 2009, une proposition relative aux câbles en matière synthétique (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2009/4). À l'issue du débat intervenu au sein du Comité de sécurité, l'UENF a retiré sa proposition. Le Gouvernement des Pays-Bas souhaiterait inscrire de nouveau la question à l'ordre du jour, les problèmes – à la fois juridiques et pratiques – rencontrés dans les ports néerlandais devant être résolus.

2. Actuellement, le paragraphe 7.2.4.76 autorise l'utilisation de câbles en matière synthétique pour les bateaux avitailleurs pendant la remise de produits pour l'exploitation des bateaux. Un «bateau avitailleur» est défini comme suit: *«un bateau-citerne du type N ouvert d'un port en lourd jusqu'à 300 tonnes, construit et aménagé (...)»*. Face à

¹ Diffusée en langue allemande par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) sous la cote CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2010/6.

² Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2006-2010 (ECE/TRANS/166/Add.1, activité 02.7 b)).

l'augmentation considérable de la taille des navires de mer, nombre de bateaux avitailleurs néerlandais ont suivi la demande du marché et sont désormais plus grands que les bateaux avitailleurs décrits ci-dessus.

3. Le cœur du problème, c'est que les gros bateaux avitailleurs doivent, par définition, être considérés comme des bateaux-citernes «normaux» et donc pouvoir «être amarré(s) à l'aide de câbles en matière synthétique que si des câbles en acier l(es)'empêchent de dériver». Cette prescription est inapplicable et dangereuse à mettre en œuvre dans les ports de soutage de Rotterdam et d'Amsterdam. Les problèmes qui se posent du point de vue pratique et juridique sont les suivants:

a) Les câbles en acier sont très lourds et, en pratique, impossibles à manier pendant l'avitaillement des grands navires de mer. Les navires de mer sont souvent hauts de plus de 30 m et ne sont pas équipés de treuils pour remonter les câbles. Des accidents ont été évités de justesse lors des tentatives de manipulation de ces câbles;

b) Du point de vue juridique, cette prescription est en contradiction avec les directives concernant la charge de levage et celles de la législation du travail. Sur décision d'un tribunal néerlandais, la charge maximale de levage d'un salarié a été fixée à 23 kg. Le levage des câbles en acier dans la situation décrite ne rentre pas dans cette catégorie;

c) Le plan d'urgence de bord contre la pollution des mers, exigé par l'Organisation maritime internationale, stipule qu'en cas de transfert de charge entre le navire et la barge: «les amarres doivent être de nature à permettre la libération rapide de la barge en cas d'urgence»³. L'utilisation de câbles en acier rend toute libération rapide en cas d'urgence impossible et dangereuse.

4. En outre, au paragraphe 7.1.4.76, les porte-conteneurs sont exemptés de toute prescription analogue en raison de la fréquence des opérations d'amarrage pour ces types de bateaux. Pour illustrer la fréquence des opérations de soute dans les ports néerlandais, voici quelques chiffres: Rotterdam traite, par mois, quelque 1 million de m³ de fuel lourd (environ 1 000 manipulations de soute), 20 000 m³ de gazole à usage maritime (400 manipulations de soute) et 7 000 m³ de combustible de soute (100 manipulations de soute).

5. On a commencé à utiliser les câbles en acier en raison du risque d'incendie. Le risque d'incendie que présentent les produits de soute est relativement faible par rapport à celui que présentent de nombreux autres produits transportés dans des bateaux-citernes. C'est précisément la raison pour laquelle les navires avitailleurs font l'objet d'une exemption.

Proposition

6. Le Gouvernement des Pays-Bas souhaiterait actualiser les dispositions du Règlement annexé à l'ADN afin de les mettre en conformité avec les dimensions actuellement utilisées dans la réalité lors des opérations de soute. Le Comité de sécurité est invité à examiner l'une des options suivantes:

³ Plan d'urgence de bord contre la pollution des mers (VT), conformément aux prescriptions de la règle 37 de l'annexe I et de la règle 17 de l'annexe II de la Convention MARPOL73/78 (OMI), telles qu'approuvées par le Registre de la Lloyd's le 16 juin 2009.

Option n° 1

7.2.4.76 Câbles en matière synthétique: modifier le dernier paragraphe comme suit:

«Toutefois, les bateaux déshuileurs peuvent être amarrés au moyen de câbles en matière synthétique pendant la réception de déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation des bateaux ainsi que les bateaux avitailleurs et les autres bateaux remettant des produits pour l'exploitation des bateaux.».

Option n° 2

7.2.4.76 Câbles en matière synthétique: modifier le dernier paragraphe comme suit:

«Toutefois, les bateaux déshuileurs peuvent être amarrés au moyen de câbles en matière synthétique pendant la réception de déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation des bateaux ainsi que les bateaux avitailleurs pendant la remise de produits pour l'exploitation des bateaux. *L'autorité compétente peut disposer que tous les bateaux de remise de produits pour l'exploitation des bateaux sont autorisés à utiliser des câbles en matière synthétique.*».

7. Une troisième option consisterait à modifier la définition de «navire avitailleur» au chapitre 1.2, de manière que le critère de poids ne soit plus un problème. Cependant, puisque les «navires avitailleurs» constituent une catégorie à part dans de nombreux paragraphes de l'ADN, cela pourrait avoir de nombreuses répercussions imprévues. Il est donc suggéré, pour résoudre le problème, de choisir l'option n° 1 ou l'option n° 2.
